

令和3年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	都市鉄道利便増進事業			<b>担当部局庁</b>	鉄道局	<b>作成責任者</b>			
<b>事業開始年度</b>	平成17年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	都市鉄道政策課	課長 金指 和彦			
<b>会計区分</b>	一般会計								
<b>根拠法令(具体的な条項も記載)</b>	都市鉄道等利便増進法第23条			<b>関係する計画、通知等</b>	都市鉄道等の利用者の利便増進に関する基本方針				
<b>主要政策・施策</b>	観光立国、地球温暖化対策			<b>主要経費</b>	公共事業				
<b>事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)</b>	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。								
<b>事業概要(5行程度以内。別添可)</b>	第三セクター等公的主体が行う都市鉄道利便増進事業(都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく連絡線、相互直通施設又は追越施設の整備、既設駅の改良)に要する経費の一部(補助対象経費の1/3以内かつ地方公共団体と同額)を補助する。								
<b>実施方法</b>	補助								
<b>予算額・執行額(単位:百万円)</b>			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算の状況	当初予算	11,568	11,568	11,568	11,568	11,568		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	4,918	2,687	415	333			
		翌年度へ繰越し	▲2,687	▲415	▲333				
		予備費等							
	計		13,799	13,840	11,650	11,901	11,568		
	執行額		13,799	13,840	11,650				
	執行率(%)		100%	100%	100%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		119%	120%	101%				
<b>令和3・4年度予算内訳(単位:百万円)</b>	<b>歳出予算目</b>	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	都市鉄道利便増進事業費補助	11,568	11,568	新たな成長推進枠:11,568					
	その他	0	0						
	計	11,568	11,568						
<b>成果目標及び成果実績(アウトカム)</b>	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	<b>中間目標</b>	<b>目標最終年度</b>
								<b>1年度</b>	<b>4年度</b>
	新線整備により都心部との速達性を向上する。	・相鉄・JR直通線(令和元年度下期)で二俣川駅・新宿駅間を15分短縮 ・相鉄・東急直通線(令和4年度下期)で二俣川駅・目黒駅間を16分短縮	成果実績	分	-	15	-		
			目標値	分	-	15	-	15	16
達成度			%	-	100	-			
<b>根拠として用いた統計・データ名(出典)</b>	平成28年度事業評価監視委員会(鉄道・運輸機構HP) <a href="http://www.jrtt.go.jp/01Organization/org/org-hyoka28.html">http://www.jrtt.go.jp/01Organization/org/org-hyoka28.html</a>								

横断的な施策に係る成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標最終年度	
								年度	4年度	
地球温暖化対策関係	連絡線等の建設によりCO2排出量を年間約1,800t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト	成果実績	円/t-CO2	-	-	-			
				円/t-CO2	-	-	-		2,482,716	
				%	-	-	-			
	需要推計に基づく	事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-		
					円/t-CO2	-	-	-		2,482,716
					%	-	-	-		
成果目標及び成果実績(アウトカム)欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙1】に記載								チェック		
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込		
	都市鉄道利便増進事業による整備延長			活動実績	km	-	2.7	-	-	
			当初見込み	km	-	2.7	-	-	12.7	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込			
	執行額/整備延長			百万円	1,087	1,090	917	937		
			計算式	執行額/整備延長	13,799/12.7	13,840/12.7	11,650/12.7	11,901/12.7		
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標年度	
		東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率			実績値	%	163	163	107	2年度
				目標値	%	150	150	150		150
		定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標年度	
		東京圏鉄道における混雑率 ②180%超の混雑率となっている区間数			実績値	区間	11	9	0	2年度
				目標値	区間	0	0	0		0
	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標年度		
	東京圏の相互直通運転の路線延長			実績値	km	884	975	975	4年度	
			目標値	km	-	-	-		947	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
都市鉄道利便増進事業の成果により、東京圏の鉄道網の利便性が向上し、混雑率等の測定指標の改善に資することができる。										
新経済・財政再生計画改革工程表 2020	取組事項	分野:	-							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時	2年度	3年度	中間目標	目標最終年度	
					年度			年度	年度	
					成果実績					
			目標値							
			達成度	%						
(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時	2年度	3年度	中間目標	目標最終年度		
				年度			年度	年度		
				成果実績						
		目標値								
		達成度	%							
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係										
-										

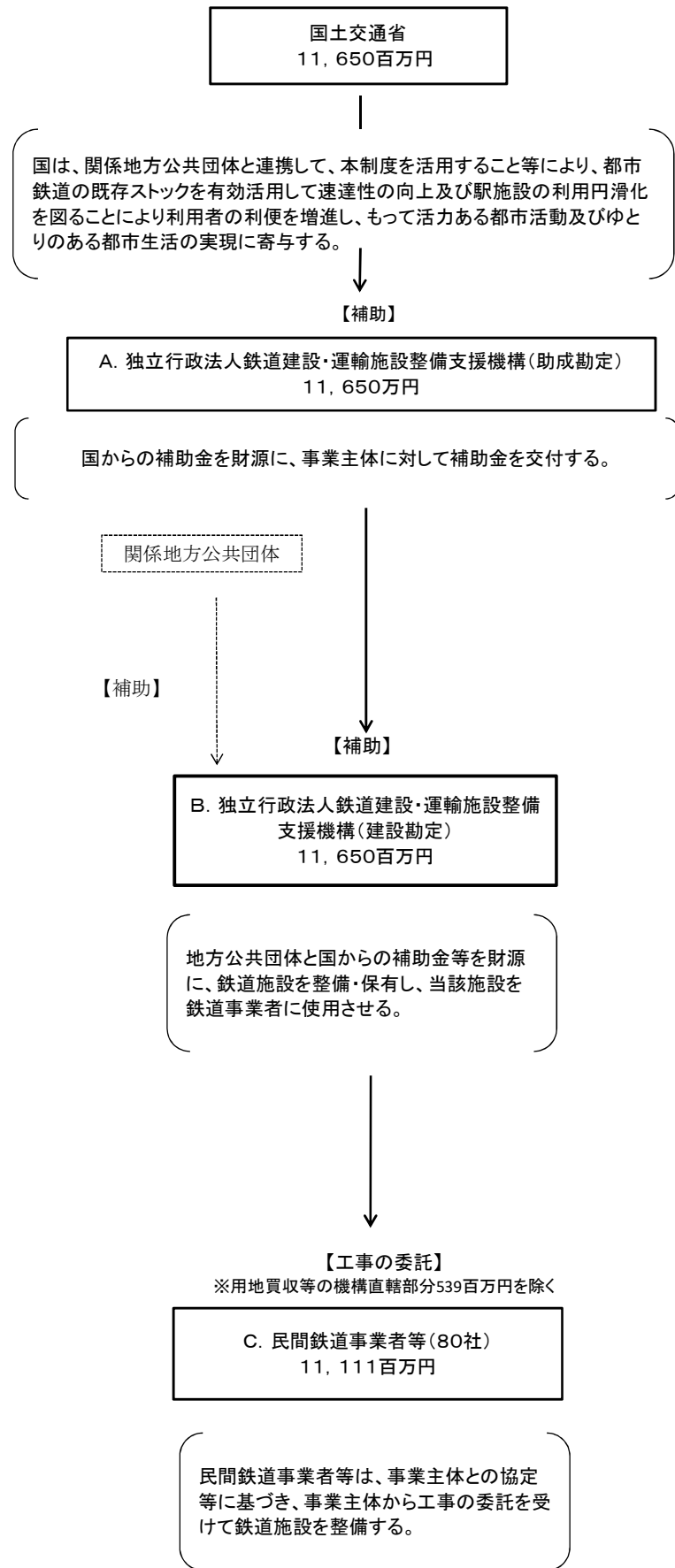
事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進することを目的としており、社会のニーズを反映している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者単独では進みにくい事業であるため、事業者による資金調達とともに、地方公共団体と協調して補助を行っている。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする当該事業の政策体系における優先度は高い。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることで競争性を確保している。
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	有	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業費は、国、地方公共団体及び整備主体で負担しており、受益者との負担関係は妥当と考える。さらに事業者負担分については入札を導入するなどコスト削減に努めている。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	各年度に必要な経費を支出している。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることで競争性を確保している。
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・用途は鉄道施設整備等必要なものに限定されている。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	道路直下でトンネル掘削工事を行っていたところ、道路の陥没事故が発生したため、掘削工事を停止し、発生原因の把握や再発防止に係る計画等を策定した後に工事を再開したため、遅れが生じたもの。
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	事業実施主体において、コスト削減につながるような新工法等の検討を継続して実施している。	
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	当年度においては、対象施設を整備中であるが、目標達成に向けた進捗を示している。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることで競争性を確保している。
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	当該事業については、着実な進捗を見せている。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	当年度の事業において整備された施設はまだ営業を開始していない。

関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握している。	
	改善の方向性	事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。	
<b>外部有識者の所見</b>			
<p>(1)都市鉄道利便増進事業による整備延長というアウトプット指標をみると、毎年12.7kmの鉄軌道を延長を行っているように見えるが、仮に10年だと127kmとなる。このような形で、事業の全体像みることできるのか。</p> <p>(2)ニューノーマルが声高に叫ばれる中で、混雑率などの指標について、今後はどのように考えるのか。このままの指標で良いのかについて、見直す必要性は議論されるのか。</p>			
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>			
一部の改善内容	令和2年度は前年度に引き続き繰越額が低い水準となっているが、引き続き適切な予算の執行に努めるべきである。		
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>			
執行等改善	外部有識者の所見を踏まえ、アウトプット指標については開業に至った路線について整備延長距離を記載するよう整理した。また、本レビューに指標として用いる項目については、鉄道需要の動向を見極め、今後検討する。 推進チーム所見を踏まえ、引き続き適切な予算の執行に努める。		
<b>備考</b>			
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>			
平成22年度	274		
平成23年度	251		
平成24年度	260		
平成25年度	281		
平成26年度	272		
平成27年度	278		
平成28年度	287		
平成29年度	277		
平成30年度	284		
令和元年度	国土交通省 - 0284		
令和2年度	国土交通省 - 0311		

※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を  
しているかにつ  
いて補足する)  
(単位: 百万円)



費目・用途 （「資金の流れ」に おいてブロックご とに最大の金額 が支出されている 者について記載 する。費目と用途 の双方で実情が 分かるように記 載）	A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(助成勘定)			B.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	本工事費	本工事施工費	10,740	本工事費	本工事施工費	10,740
	附帯工事費	附帯工事施工費	808	附帯工事費	附帯工事施工費	808
	用地費	用地費	102	用地費	用地費	102
	計		11,650	計		11,650
		C.奥村・佐藤・青木あすなろ・NB相鉄 JV			D.	
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)	
本工事費	新横浜トンネルの土木工事	1,740				
計		1,740	計		0	
費目・用途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載						チェック

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	4020005004767	都市鉄道利便増進事業費 補助の補助金交付に関する 業務	11,650	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	4020005004767	相鉄・JR直通線及び相鉄・ 東急直通線の整備に関する 業務 ・用地買収等(自社工事) ・横浜羽沢駅、羽沢トンネ ル及び新横浜駅等の土木 工事等(委託工事)	11,650	補助金等交付	-	-	

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	奥村・佐藤・青木あすなる・NB相鉄 JV	7120001004931	新横浜トンネルの土木工事	1,740	一般競争入札	4	90.4%	(H27年度入札)
2	戸田・岩田地崎・りんかい日産・奈良 JV	6010001034874	綱島トンネルの土木工事	1,563	一般競争入札	5	90.6%	(H27年度入札)
3	東京急行電鉄(株)	7011001016291	東急東横線・目黒線日吉駅と相鉄・東急直通線との接続に関する工事	1,391	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、東急電鉄株の営業線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、東急電鉄株以外では契約の目的を達することができない。
4	大成・東急・大本・土志田 JV	4011101011880	羽沢トンネルの土木工事	740	一般競争入札	5	90%	(H25年度入札)
5	清水・竹中土木・熊谷・松尾JV	1010401013565	新横浜(仮称)駅の土木工事	680	一般競争入札	4	92.8%	(H24年度入札)
6	(株)明電舎	4010701009640	配電盤の調達業務	462	一般競争入札	3	99.9%	(H30年度入札)
7	横浜市交通局	3000020141003	横浜市高速鉄道3号線と新横浜駅(仮称)との交差及び接続に関する工事	442	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、横浜市高速鉄道3号線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、横浜市交通局以外では契約の目的を達することができない。
8	清水・竹中土木・渡辺組 JV	1010401013565	新横浜(仮称)駅の建築工事	368	一般競争入札	2	97.5%	(R1年度入札)
9	東日本旅客鉄道(株)	9011001029597	横浜羽沢駅構内改修工事	331	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、東日本旅客鉄道株の営業線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、東日本旅客鉄道株以外では契約の目的を達することができない。

10	相模鉄道(株)	5020001022615	西谷駅付近連絡線接続線 工事及び相鉄線内改修工 事	213	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施 設整備支援機構契約事務規程 (平成15年10月機構規程第78 号)第38条第1号工。本契約は、 相模鉄道の営業線内等におい て施行する工事であり、営業線 の運転上の安全に密接に関連 することから、相模鉄道㈱以外 では契約の目的を達成できな い。
----	---------	---------------	---------------------------------	-----	---	---	---	--



令和3年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

事業名	都市鉄道整備事業			担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始年度	昭和37年度	事業終了 (予定)年度	終了予定なし	担当課室	都市鉄道政策課		課長 金指 和彦		
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	-			関係する 計画、通知等	交通政策審議会答申、地方交通審議会答申				
主要政策・施策	観光立国、交通安全対策、高齢社会対策、国土強靱化 施策、障害者施策、少子化社会対策、男女共同参画、 地球温暖化対策			主要経費	公共事業				
事業の目的 (目指す姿を簡 潔に。3行程度 以内)	(地下高速鉄道整備事業) 大都市圏における基幹的な公共交通機関として地下高速鉄道の整備を促進することにより、大都市圏における交通混雑の緩和・移動時間の短縮による円 滑な旅客流動を確保するとともに、バリアフリー化等のニーズに対応することを目的とする。								
事業概要 (5行程度以 内。別添可)	(地下高速鉄道整備事業) 地下高速鉄道の新線建設、耐震補強、浸水対策及び大規模改良工事(バリアフリー化工事、列車運行円滑化工事)に係る費用の一部(補助対象事業費の 35%以内)について、予算の範囲内において補助する。(地方公共団体との協調補助)								
実施方法	補助								
予算額・ 執行額 (単位:百万円)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算		4,557	6,042	6,607	4,905	12,167	
		補正予算		878	1,108	1,881			
		前年度から繰越し		3,935	3,627	5,027	7,295		
		翌年度へ繰越し		▲ 3,627	▲ 5,027	▲ 7,295			
		予備費等							
		計		5,743	5,750	6,220	12,200	12,167	
		執行額		5,726	5,686	6,164			
		執行率 (%)		100%	99%	99%			
		当初予算+補正予算に対す る執行額の割合 (%)		105%	80%	73%			
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	都市鉄道整備事業費補助	4,905	12,167	新たな成長推進枠:1,208百万円 新線建設、バリアフリー化等の大規模改良工事の進捗等による増額。					
	その他	0	0						
	計	4,905	12,167						
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標最終年度 2年度
	一日あたりの平均利用者 数が3千人以上の地下鉄駅 の段差解消率(規準に適合 している設備により段差を 解消している割合)を100% にする	一日あたりの平均利用者 数が3千人以上の地下鉄 駅の段差解消率 (基準適合施設により段差 解消が図られている駅/一 日あたり平均利用者数が3 千人以上の地下鉄駅)	成果実績	%	94.9	97.1		-	
			目標値	%	-	-	100	-	100
			達成度	%	94.9	97.1		-	
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	鉄軌道駅における段差解消への対応状況について(鉄道局ホームページ)(各年度) <a href="http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html">http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html</a>								

	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標		目標最終年度		
								年度	2年度	年度	2年度	
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率を平成32年度に150%とする (参考:「21世紀に向けての中長期の鉄道整備に関する基本的考え方について」(答申第13号)が発表された平成4年度の混雑率:201%)	東京圏の都市鉄道主要31区間のピーク時の平均混雑率 (混雑率=最混雑時間帯1時間の輸送人員/輸送力)	成果実績	%	163	163	107	-				
				目標値	%	150	150	150	-	150		
				達成度	%	109	109	71.3	-			
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	東京圏における主要区間の混雑率(鉄道局ホームページ)(各年度) <a href="http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000002.html">http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000002.html</a>											
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	東京圏鉄道における混雑率 ②180%の混雑率となっている区間数を平成32年度に0とする (参考:「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」(答申第18号)において基準となっている平成10年度に180%を超えていた区間:23区間)	180%超の混雑率となっている区間数	成果実績	区間	11	9	0	-				
				目標値	区間	0	0	0	-	0		
				達成度	%	52.2	52.2	100	-			
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	混雑率データ(国土交通省ホームページ 統計情報)(各年度) <a href="http://www.mlit.go.jp/statistics/details/tetsudo_list.html">http://www.mlit.go.jp/statistics/details/tetsudo_list.html</a>											
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	都市鉄道路線整備区間の利用者数を令和13年度に225千人とする	都市鉄道路線整備区間(新線建設区間)の1日当たりの平均輸送人員	成果実績	千人	-	-	-					
				目標値	千人	-	87	87	52	225		
				達成度	%	-	-	-				
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	鉄道関係公共事業の評価結果(鉄道局ホームページ) <a href="http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.html">http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.html</a>											
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績 (アウトカム)	新線建設によりCO2排出量を年間1,525t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト	分類	成果実績	円/t-CO2	-	-	-				
					目標値	円/t-CO2	-	-	-	1,841,491	3,833,494	
					達成度	%	-	-	-			
地球温暖化対策関係	需要推計に基づく	事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-				
					目標値	円/t-CO2	-	-	-	1,841,491	3,833,494	
					達成度	%	-	-	-			

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込	
	活動実績	当初見込み							
新線建設の整備箇所に係る路線延長(建設キロ)	活動実績	km		1.4	8.6	8.6			
	当初見込み	km		1.4	8.6	8.6	8.6	8.6	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	執行額/補助メニュー毎の延べ事業者数	単位当たりコスト					百万	301	316
			計算式	執行額/補助メニュー毎の延べ事業者数	5,726/19	5,686/18	6,164/20		
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標年度 2 年度
		公共施設等のバリアフリー化率	実績値	%	90	92			
			目標値	%	-	-	100	-	100
		定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標年度 2 年度
		東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率	実績値	%	163	163	107		
			目標値	%	150	150	150	-	150
	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標年度 2 年度	
	東京圏鉄道における混雑率 ②180%超の混雑率となっている区間数	実績値	区間	11	9	0			
		目標値	区間	0	0	0	-	0	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
地下高速鉄道の整備を促進することにより、新線整備による広域的な地域間の交流・連携の強化、列車運行円滑化による混雑の緩和、バリアフリー化の促進を図る。									
新経済・財政再生計画改革工程表 2020	取組事項	分野:							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		成果実績							
		目標値							
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		成果実績							
目標値									
		達成度	%						

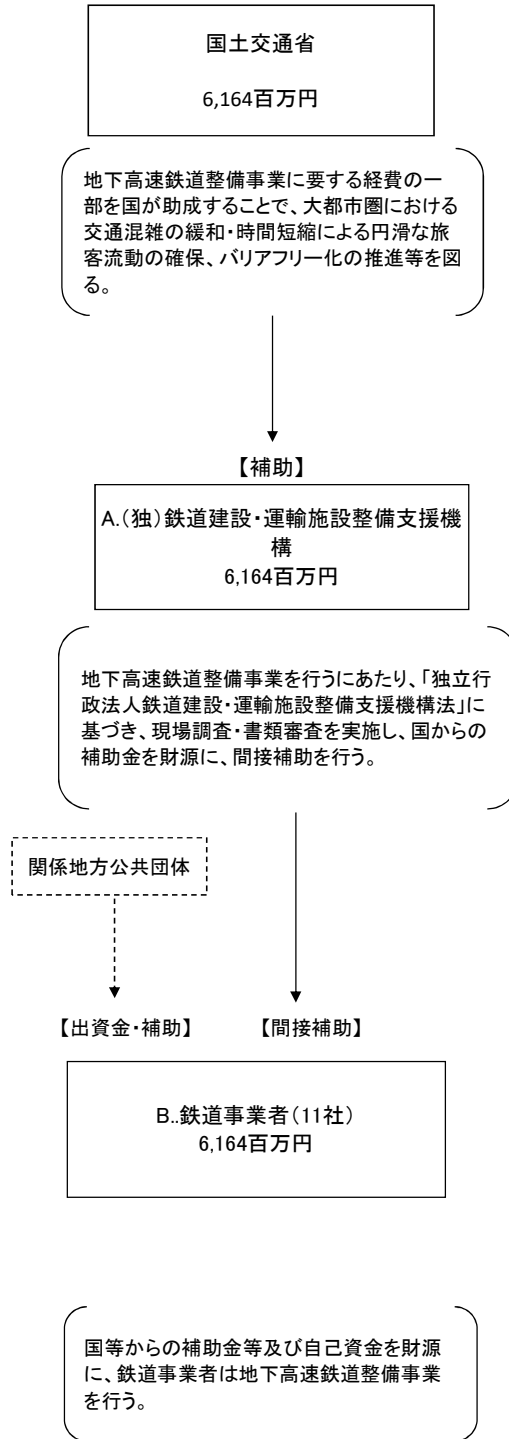
事業所管部局による点検・改善

		項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要性		事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	地下鉄は大都市圏の通勤・通学等に利用されるため、幅広く国民や社会のニーズを反映している。
		地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	コストが巨額となる新線建設や、増収に結び付かない施設の改良等は、事業者単体では整備が困難である。
		政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	地下鉄の新線建設等は、観光立国等様々な政策目的に関係しており、適切かつ優先度が高い。
事業の効率性		競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	本事業は地下鉄事業者に対して補助金を交付する補助事業のため。
		一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
		競争性のない随意契約となったものはないか。		
		受益者との負担関係は妥当であるか。	○	受益者たる地下鉄利用者は、総括原価方式により算出された適正な水準の運賃を支払っており、負担関係は妥当である。
		単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	費目・使途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されており、コスト等の水準は妥当である。
		資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
		費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・使途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されており妥当である。
		不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	繰越額については、関係者協議の遅れや工法の変更に伴う対応のため発生したものである。	
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	各事業者においてコスト削減等に関する部会等を設け、行動計画を策定するなどコスト削減等に取り組んでいる。	
事業の有効性		成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	事業による施設整備によって、鉄道による輸送人員の創出や、公共施設等のバリアフリー化率の向上に寄与しており、成果目標に見合ったものとなっている。
		事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	民鉄等では整備困難な大都市の地下鉄の建設・改良について、地方公共団体の補助の範囲内で国も補助しており、効果的な事業実施となっている。
		活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	
		整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された地下鉄施設は供用され、十分に活用されている。
関連事業		関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	○	本事業では地下鉄事業者が行う鉄道施設のバリアフリー化工事を補助対象としているが、地域公共交通確保維持改善事業、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業及び公共交通利用環境の革新等においては、地下鉄事業者以外の民鉄、JRの鉄道施設のバリアフリー化工事を補助対象としており、役割分担を行っている。
	所管府省名	事業番号	事業名	
	国土交通省	0340	地域公共交通確保維持改善事業	
	国土交通省	0246	訪日外国人旅行者受入環境整備事業	
	国土交通省	0260	公共交通利用環境の革新等(国際観光旅客税財源)	
点検・改善結果	点検結果	<p>本事業においては、各補助事業者に対して、定例的な年間3回のヒアリングや必要に応じた随時のヒアリングにより、事業の進捗状況や課題、スケジュール管理や支払いの状況等、各事業者の取り組みについて聴取するとともに、契約の方法、コスト削減の実施状況等について、必要に応じて指導を実施している。</p> <p>また、事業者に対して交付を行っている独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、毎年度補助事業者の事業の執行状況について、現地へ赴き審査を行っている。審査では、契約の発注が適正であるか等契約に係る審査をはじめ、現地における工事の実施状況等、支出が適正なものであるかなどについて現地調査を行い、補助対象外と認められる事業等の査定を行っている。</p>		
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算の執行に努め、事業を実施していく必要がある。		

外部有識者の所見				
<p>事業目的には、混雑緩和、移動時間短縮、バリアフリーの3つの用語があるが、これらのうち、アウトカム指標となっているのは、混雑緩和(輸送量の増強を含む)のみ。逆に、これら3つに含まれていないが、アウトカム指標となっているのがCO2削減効果。 次に、政策評価の測定指標を見ると、バリアフリー化と、混雑緩和があがっているが、事業目的、アウトカム指標、政策評価という3つの関連性が分かりにくい。どのような考え方で、これらの整合性をとっているのか。</p>				
行政事業レビュー推進チームの所見				
一部の内容改善	<p>昨年のチーム所見でも指摘したところであるが、令和2年度は前年度と比較して、繰越が大幅に増加していることから、原因分析等が必要であるとともに、引き続き適切な予算の執行に努めるべきである。</p>			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況				
執行等改善	<p>外部有識者の所見については、「交通混雑の緩和・移動時間の短縮による円滑な旅客流動を確保する」として一つの事業目的と整理しており、また、バリアフリー化については、測定指標だけでなくアウトカムにおいても既に設定しています。交通混雑が緩和されることは移動時間の短縮に繋がるものであるため、混雑率の指標が「移動時間の短縮」の指標になるものと考えております。よって、事業の目的に対してそれぞれ測定指標を設定し、整合性を取っております。 推進チーム所見を踏まえ、事業者等へのヒアリング等を通じて、各年度の事業内容及び所要額の更なる精査に取り組みます。</p>			
備考				
関連する過去のレビューシートの事業番号				
平成22年度				
平成23年度				
平成24年度				
平成25年度	282			
平成26年度	273			
平成27年度	279			
平成28年度	288			
平成29年度	278			
平成30年度	285			
令和元年度	国土交通省 - 0285			
令和2年度	国土交通省 - 0312			

※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)  
(単位: 百万円)



費目・使途 （「資金の流れ」に おいてブロックご とに最大の金額 が支出されている 者について記載 する。費目と使途 の双方で実情が 分かるように記 載）	A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.東京都		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	路盤		3,607	路盤		1,278
	開業設備		2,246	開業設備		719
	用地		166			
	その他		145			
	計		6,164	計		1,997

### 支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	4020005004767	鉄道整備助成事業	6,164	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	東京都	8000020130001	大規模改良工事等	1,997	補助金等交付	-	-	
2	福岡市	3000020401307	新線建設	1,644	補助金等交付	-	-	
3	名古屋市	3000020231002	大規模改良工事等	1,061	補助金等交付	-	-	
4	関西高速鉄道(株)	6120001062550	新線建設	490	補助金等交付	-	-	
5	大阪市高速電気軌 道(株)	6120001206256	大規模改良工事等	328	補助金等交付	-	-	
6	札幌市	9000020011002	耐震対策等	288	補助金等交付	-	-	
7	東京地下鉄(株)	4010501022810	大規模改良工事等	182	補助金等交付	-	-	
8	横浜市	3000020141003	大規模改良工事等	134	補助金等交付	-	-	
9	神戸市	9000020281000	大規模改良工事等	20	補助金等交付	-	-	
10	仙台市	8000020041009	浸水対策	13	補助金等交付	-	-	

令和3年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	幹線鉄道等活性化事業（形成計画事業）			<b>担当部局庁</b>	鉄道局		<b>作成責任者</b>			
<b>事業開始年度</b>	平成21年度	<b>事業終了（予定）年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	鉄道事業課		鉄道事業課長 北村 朝一			
<b>会計区分</b>	一般会計									
<b>根拠法令（具体的な条項も記載）</b>	-			<b>関係する計画、通知等</b>	-					
<b>主要政策・施策</b>	-			<b>主要経費</b>	公共事業					
<b>事業の目的（目指す姿を簡潔に。3行程度以内）</b>	形成計画に基づく鉄軌道のサービス向上や利用の活性化のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、沿線地域の活性化を図る。									
<b>事業概要（5行程度以内。別添可）</b>	【補助対象者】法定協議会、地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人及び第三種鉄道事業者である地方公共団体 【補助率】補助対象経費の1/3以内									
<b>実施方法</b>	補助									
<b>予算額・執行額（単位：百万円）</b>			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求			
	予算の状況	当初予算	411	434	483	361	636			
		補正予算	-	-	-	-				
		前年度から繰越し	137	338	294	456				
		翌年度へ繰越し	▲ 338	▲ 294	▲ 456	-				
		予備費等	-	21	-	-				
		計	210	499	321	817	636			
	執行額		185	491	273					
	執行率（％）		88%	98%	85%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合（％）		45%	113%	57%					
<b>令和3・4年度予算内訳（単位：百万円）</b>	<b>歳出予算目</b>	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由						
	幹線鉄道等活性化事業費補助	361	636	事業費増加に伴う要望額増						
	その他	0	0							
	計	361	636							
<b>成果目標及び成果実績（アウトカム）</b>	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	<b>中間目標年度</b>	<b>目標最終年度</b>	
	形成計画事業について、事後評価時の輸送人員が事業完了時の輸送人員に比べ増加した事業者数を累計で12とする	事後評価時の輸送人員が事業完了時の輸送人員に比べ増加した事業者数の累計	成果実績	者	6	9	-	-	-	
			目標値	者	6	9	11	-	12	
			達成度	％	100	100	-	-	-	
根拠として用いた統計・データ名（出典） ・鉄道統計年報（鉄道局ホームページ） ・鉄道事業等報告規則に基づく鉄道事業実績報告書										
<b>活動指標及び活動実績（アウトプット）</b>	<b>活動指標</b>			<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込	
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数			活動実績	箇所	3	8	7	-	-
				当初見込み	箇所	6	8	7	3	-
<b>単位当たりコスト</b>	<b>算出根拠</b>			<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	執行額／事業実施箇所数			単位当たりコスト	百万円	62	61	39	272	
計算式				執行額/箇所数	185/3	491/8	273/7	817/3		



政策評価	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上										
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる										
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係											
	本事業により実施される内容は、鉄道網の充実・活性化のための施策に資することとなる。											
新経済・財政再生計画改革工程表 2020	取組事項	分野:	-									
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)				単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
		成果実績										
		目標値										
	達成度	%										
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)				単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
		成果実績										
		目標値										
	達成度	%										
	本事業の成果と取組事項・KPIとの関係											
-												

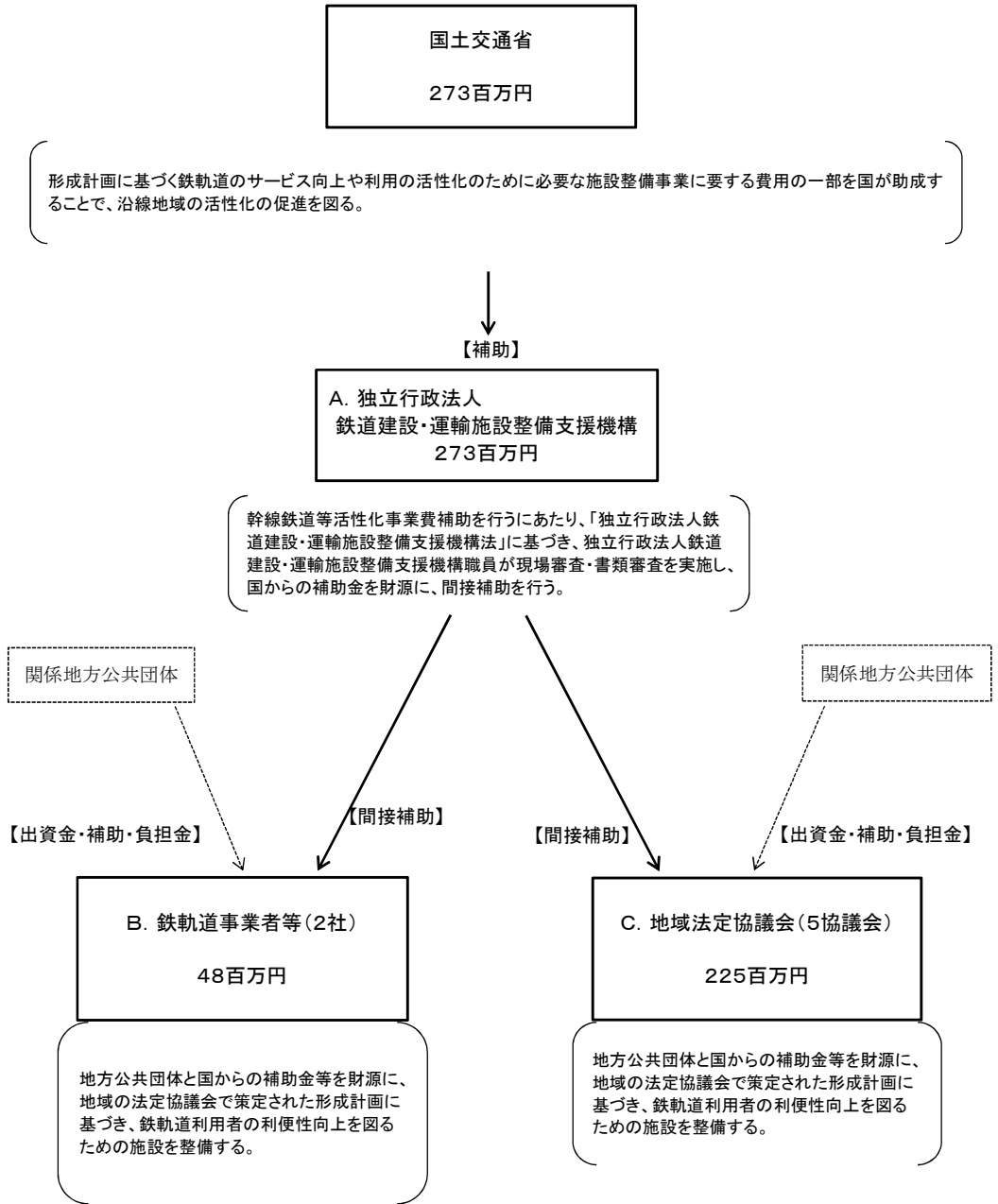
事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等において、鉄道の利便性向上を図る本事業の目的は国民や社会のニーズに適している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体で協調して補助を行っている。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	地域鉄道の利用促進や沿線地域の活性化に資する事業であり、優先度は高い。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
	競争性のない随意契約となったものはないか。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	事業者負担もあり、入札を導入するなど、コストについては事業者側においても削減に努めている。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費用・用途は鉄道施設等整備に必要なものに限定されている。
事業の有効性	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	新型コロナウイルス感染症拡大による、工事の遅延によるもの。
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	利用促進の取組をあわせて実施することを要件とするなど、より効率的に事業目的を達成するための工夫を行っている。
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	当年度においては、対象施設を整備中ではあるが、目標達成に向けた進捗を示している。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	法定計画の作成を要件とするなど、より効果的に事業を実施している。
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	活動実績は当初の見込みどおり着実な進捗を見せた。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は供用され、十分に活用されている。

関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	<p>本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否も含めて明確に把握している。</p> <p>また、令和元年度公開プロセスでの指摘を踏まえて交付要綱の改正を行い、補助対象者に民間の鉄軌道事業者を追加することにより、法定協議会等を経由することなく民間の鉄軌道事業者に直接補助できる仕組みを構築した。</p>	
	改善の方向性	<p>限られた予算の中、事業の目的を効率的かつ効果的に達成するため、今後も引き続き政策目的に即した事業を優先的・重点的に実施していく必要がある。</p> <p>また、事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。</p>	
<b>外部有識者の所見</b>			
-			
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>			
一部の事業内容改善	令和2年度は前年度と比較して、繰越が増加していることから、適切な予算の執行に努めるべきである。		
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>			
執行等改善	補助事業の進行遅延等の理由により多額の繰越が生じることのないよう、事業の進捗状況を適切に把握するとともに、適正な予算の執行に努める。		
<b>備考</b>			
<p>・公開プロセス実施年: 令和元年</p> <p>・レビューシート番号・事業名: 286・幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業)</p> <p>・公開プロセスの結果: 事業全体の抜本的な改善</p> <p>・取りまとめコメント:</p> <p>① 成果目標(アウトカム)について、各路線の個別の状況にも留意しつつ、単に駅の乗降人員だけに着目するのではなく、事業の効果を測定するために多様な指標を検討すべき。</p> <p>② 地域公共交通の利便性向上という目的を達成するために効果的なものになるよう、例えば利用者数の多い路線については、事業者の収益や利用者数によって、補助率に差をつけたり、採択に当たって優先順位を決めるなど、補助対象者のあり方についても検討すべき。</p> <p>③ 単なる事業者補助とならないよう、また、地方公共団体の負担感を少しでも減らすよう、まちづくりや地域公共交通網形成計画との連携を強めるべきではないか。</p> <p>・対応状況の概要:</p> <p>① 成果目標(アウトカム)について、今後、新規採択を行う事業において、事業完了後5年目(事後評価実施年度)における路線全体の利用者数の実績値が、補助事業採択時における計画値以上となっている件数を新たな指標として設定することで、計画どおりもしくは計画以上の事業効果が発現していることを確認。</p> <p>② 今後、新規採択を行う事業において、事業規模の大きな事業者(JR本州三社等)については、事業内容やまちづくりとの関連性を精査しつつ、他の事業者と補助事業として採択する優先順位を劣後させることや補助率に差を設けるといった運用を実施。</p> <p>③ 今後、新規採択を行う事業において、地域公共交通網形成計画とまちづくりとの関連性をしっかりと確認。</p>			
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>			
平成22年度	276		
平成23年度	253		
平成24年度	262		
平成25年度	283		
平成26年度	274		
平成27年度	280		
平成28年度	289		
平成29年度	279		
平成30年度	286		
令和元年度	国土交通省 -	0313	
令和2年度	国土交通省 -	0313	

※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)  
(単位: 百万円)



費目・用途  
(「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と用途の双方で実情が分かるように記載)

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B. 北条鉄道株式会社		
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費等	103	土木費	土木工事施工費等	13
線路設備費	軌道設備工事施工費等	81	線路設備費	軌道設備工事施工費等	31
開業設備費	電気設備工事施工費等	84			
用地費	用地買収費等	5			
計		273	計		44
C. 系魚川市地域公共交通協議会			D.		
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費等	71			
線路設備費	軌道設備工事施工費等	2			
開業設備費	電気設備工事施工費等	61			
用地費	用地買収費等	4			
計		138	計		0

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	幹線鉄道等活性化事業費補助の補助金交付に関する業務	273	補助金等交付	-	-	

B.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	北条鉄道(株)	5140001076459	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	44	補助金等交付	-	-	
2	あいの風とやま鉄道(株)	2230001014486	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	4	補助金等交付	-	-	

C.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	糸魚川市地域公共交通協議会	-	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	138	補助金等交付	-	-	
2	高知県東部広域地域公共交通協議会	-	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	53	補助金等交付	-	-	
3	ひたちなか市公共交通活性化協議会	-	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	17	補助金等交付	-	-	
4	高松市総合都市交通推進協議会	-	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	12	補助金等交付	-	-	
5	白山市地域公共交通協議会	-	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	5	補助金等交付	-	-	

令和3年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	幹線鉄道等活性化事業（旅客線化等）			<b>担当部局庁</b>	鉄道局	<b>作成責任者</b>			
<b>事業開始年度</b>	昭和63年度	<b>事業終了（予定）年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	都市鉄道政策課	課長 金指 和彦			
<b>会計区分</b>	一般会計								
<b>根拠法令（具体的な条項も記載）</b>				<b>関係する計画、通知等</b>					
<b>主要政策・施策</b>	観光立国、地球温暖化対策			<b>主要経費</b>	公共事業				
<b>事業の目的（目指す姿を簡潔に。3行程度以内）</b>	幹線鉄道の高速度化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進等を図る。								
<b>事業概要（5行程度以内。別添可）</b>	【補助対象者】地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人 【補助率】[高速化、旅客線化、貨物拠点整備、乗継円滑化]補助対象経費の2/10以内 [まちづくり連携高速化工事]補助対象経費の1/3以内 [鉄道貨物輸送力増強]補助対象経費の3/10以内								
<b>実施方法</b>	補助								
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	875	91	0	-	-		
		補正予算	-	-	0	-	-		
		前年度から繰越し	614	156	70	-	-		
		翌年度へ繰越し	▲156	▲70	0	-	-		
		予備費等	-	▲21	0	-	-		
		計	1,333	156	70	0	0		
	執行額		1,333	127	59				
	執行率 (%)		100%	81%	84%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		152%	140%	#DIV/0!				
<b>令和3・4年度 予算内訳</b> (単位:百万円)	<b>歳出予算目</b>	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
		-	-						
	その他	#VALUE!	#VALUE!						
	計	-	-						
<b>成果目標及び 成果実績</b> (アウトカム)	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	<b>中間目標</b> 5年度	<b>目標最終年度</b> 13年度
	都市鉄道路線整備区間の利用者数を令和13年度に225千人とする	都市鉄道路線整備区間の1日当たりの平均輸送人員	成果実績	千人	-				
			目標値	千人	-	87		52	225
			達成度	%	-				
<b>根拠として用いた統計・データ名（出典）</b> 鉄道関係公共事業の評価結果（鉄道局ホームページ） <a href="http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.html">http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.html</a>									
<b>横断的な施策に係る成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>	<b>分類</b>	<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	<b>中間目標</b> 年度	<b>目標最終年度</b> 1年度
	旅客線化によりCO2排出量を年間約310t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト	削減コスト	成果実績	円/t-CO2	-			
				目標値	円/t-CO2	-	1,672,258		1,672,258
				達成度	%	-			
	<b>地球温暖化対策関係</b>	需要推計に基づく	事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-		
					目標値	円/t-CO2	-	1,672,258	
達成度					%	-			
<b>活動指標及び</b>	<b>活動指標</b>			<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込

活動実績 (アウトプット)	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数	活動実績	個所	1	1	1		
		当初見込み	個所	1	1	1		
単位当たり コスト	算出根拠	執行額/事業実施箇所数	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	
	単位当たり コスト		百万円	1,333	127	59	-	
	計算式		執行額/ 箇所数	1,333/1	127/1	59/1	-	

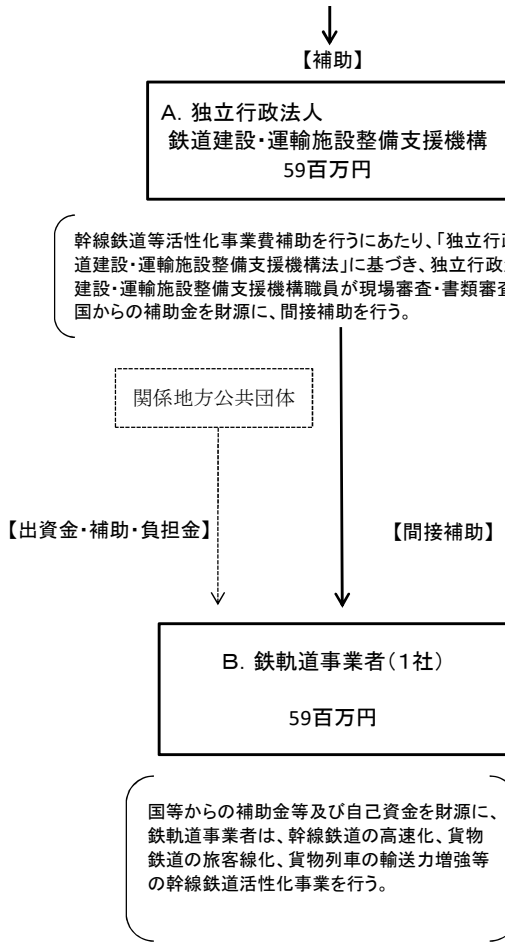
政策評価、 新経済・財政再生計画との関係	政策評価	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上						
		施策	26 鉄道網を充実・活性化させる						
		本事業の成果と上位施策・測定指標との関係							
	本事業により実施される旅客線化等の内容は、鉄道網の充実・活性化のための施策に資することになる。								
	新経済・財政再生計画改革工程表 2020	取組事項	分野:	-					
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)	単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
			成果実績		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-
		達成度	%	-	-	-	-	-	
		(第二階層) KPI	KPI (第二階層)	単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
成果実績				-	-	-	-	-	
目標値			-	-	-	-	-		
達成度	%	-	-	-	-	-			
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係									

事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の 必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	公共交通として鉄道が果たす役割の増す中、通勤・通学混雑の緩和等を図る本事業の目的は国民や社会のニーズに適している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体で協調して補助を行っている。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	鉄道網・沿線地域の活性化、国民の通勤・通学の混雑の緩和、モーダルシフトの推進等に資する事業であり、優先度は高い。
事業の 効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
	競争性のない随意契約となったものはないか。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	事業者負担もあり、入札を導入するなど、コストについては事業者側においても削減に努めている。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・使途は鉄道施設等整備に必要なものに限定されている。
利用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	利用促進の取組をあわせて実施することを要件とするなど、より効率的に事業目的を達成するための工夫を行っている。	
事業の 有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	事業による施設施設整備によって、鉄道による輸送人員の創出に寄与しており、成果目標に見合ったものとなっている。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	民鉄等では整備困難な貨物線の旅客線化について、地方公共団体の補助の範囲内で国も補助をしており、効果的な事業実施となっている。
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	活動実績は当初の見込みどおり、着実な進捗を見せた。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は供用され、十分に活用されている。

関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握している。	
	改善の方向性	限られた予算の中、事業の目的を効率的かつ効果的に達成するため、今後も引き続き政策目的に即した事業を優先的・重点的に実施していく必要がある。 また、事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。	
<b>外部有識者の所見</b>			
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>			
一部の改善内容	令和2年に継続事業が完了しているが、執行状況や効果を検証の上、他事業の執行等にも活かすべきである。		
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>			
執行等改善	推進チームの所見を踏まえ、他事業の執行等においても活用が図られるよう取り組む。		
<b>備考</b>			
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>			
平成22年度	276		
平成23年度	253		
平成24年度	262		
平成25年度	283		
平成26年度	274		
平成27年度	280		
平成28年度	289		
平成29年度	279		
平成30年度	286		
令和元年度	国土交通省 - 0287		
令和2年度	国土交通省 - 0314		
<p>※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>国土交通省</p> <p>59百万円</p> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <span style="font-size: 2em;">}</span> <span style="display: inline-block; vertical-align: middle; text-align: left;">           幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強に必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進を図る。         </span> </p>			

**資金の流れ**  
 (資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)  
 (単位: 百万円)



**費目・使途**  
 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載)

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B. 大阪外環状鉄道(株)		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費等	47	土木費	土木工事施工費等	47
開業設備費	電気設備工事施工費等	15	開業設備費	電気設備工事施工費等	15
用地費	用地買収費等	▲ 3	用地費	用地買収費等	▲ 3
計		59	計		59

**支出先上位10者リスト**

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	4020005004767	幹線鉄道等活性化事業費補助の補助金交付に関する業務	59	補助金等交付	-	-	

B



	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	大阪外環状鉄道 (株)	2120001072553	貨物線の旅客線化に係る 施設整備等	59	補助金等交付	-	-	

令和3年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	鉄道駅総合改善事業			<b>担当部局庁</b>	鉄道局		<b>作成責任者</b>					
<b>事業開始年度</b>	平成11年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室		課長 金指 和彦					
<b>会計区分</b>	一般会計											
<b>根拠法令 (具体的な 条項も記載)</b>				<b>関係する 計画、通知等</b>								
<b>主要政策・施策</b>	観光立国、交通安全対策、高齢社会対策、子ども・若者育成支援、障害者施策、少子化社会対策、男女共同参画、地球温暖化対策			<b>主要経費</b>	公共事業							
<b>事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)</b>	鉄道駅総合改善事業に要する経費の一部を国が補助することにより、全ての鉄道利用者の利便性向上、安全性の向上及びバリアフリー化等を図ることを目的とする。											
<b>事業概要 (5行程度以内。別添可)</b>	鉄道事業者、地方公共団体、地方運輸局等からなる協議会において策定された整備計画に基づき、ホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の高度化に資する施設の整備											
<b>実施方法</b>	補助											
<b>予算額・執行額 (単位:百万円)</b>			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求					
	予算 の 状 況	当初予算	2,253	2,453	1,757	1,757	3,844					
		補正予算	52	462	2,000	-						
		前年度から繰越し	1,702	1,504	1,991	3,644						
		翌年度へ繰越し	▲1,504	▲1,991	▲3,644	-						
		予備費等	-	-	-	-						
		計	2,503	2,428	2,104	5,401	3,844					
	執行額		2,241	2,203	2,047							
	執行率(%)		90%	91%	97%							
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		97%	76%	54%							
<b>令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)</b>	<b>歳出予算目</b>		令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由							
	鉄道駅総合改善事業費補助		1,757	3,844	事業量が増加したため。 新たな成長推進枠:3,844百万円							
	その他		0	0								
	計		1,757	3,844								
<b>成果目標及び 成果実績 (アウトカム)</b>	<b>定量的な成果目標</b>		<b>成果指標</b>			<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	<b>中間目標 年度</b>	<b>目標最終年度 2年度</b>	<b>目標最終年度 年度</b>
	一日あたりの平均利用者数が3千人以上の鉄軌道駅の段差解消率(基準に適合している設備により段差を解消している割合)を約100%にする。		一日あたりの平均利用者数が3千人以上の鉄軌道駅の段差解消率		成果実績	%	90	92	-	-	-	-
					目標値	%	-	-	-	-	100	-
					達成度	%	-	-	-	-	-	
<b>根拠として用いた統計・データ名 (出典)</b>		鉄軌道駅における段差解消への対応状況について 出典:鉄道局ホームページ「鉄軌道駅及び鉄軌道車両のバリアフリー化状況(URL <a href="http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html">http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html</a> )」										

横断的な施策に係る成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標最終年度
	本事業は利便性、円滑性、安全性の向上を図ることを目的としており、排出削減に直接寄与するものではないため、定量的な指標の策定は困難。また、事業評価マニュアルにおいても環境等改善便益は計測対象外としている。			成果実績	円/t-CO2				
地球温暖化対策関係	算出方法		直接効果	目標値	円/t-CO2				
				達成度	%				
				成果実績	円/t-CO2				
				目標値	円/t-CO2				
				達成度	%				

活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込
	ホームやコンコースの拡幅等の駅改良及びバリアフリー施設の整備等の鉄道駅総合改善事業を実施した鉄道駅の数	活動実績	駅	20	29	20	-
当初見込み		駅	32	32	23	31	-

単位当たりコスト	算出根拠	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込
	執行額/箇所数	単位当たりコスト	百万円	112	76	102
計算式		執行額/箇所数	2241/20	2203/29	2047/20	-

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上						
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる						
	測定指標	定量的指標	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標年度
		実績値	%	90	92	-	-	-
		目標値	%	-	-	-	-	100
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
ホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等を整備することにより、鉄道利用者及び地域住民の利便性を高め、公共交通の利用促進につなげるとともに、バリアフリー化の促進を図る。								

**事業所管部局による点検・改善**

項目	評価	評価に関する説明
事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図ることを目的としており、国民や社会のニーズを反映している。
地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者のみでは進まない事業に対し、国、地方公共団体が協調し補助を行っている。
政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	当該事業は公共交通の利用促進等に資するものであり、優先度は高い。
競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	-	
競争性のない随意契約となったものはないか。	-	
受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。
単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	補助対象事業者において入札を導入するなど、コスト削減に努めており、妥当である。
資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」等に基づき適切に支出されている。
費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・用途は鉄道駅総合改善に必要なものに限定されている。
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	繰越が生じていることについては、都市側事業の遅れに伴う工事の遅れや、掘削工事中に出現した支障物の撤去等に不測の日時を要したこと等によるもの。
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	都市側事業と一体的に駅改良を行うなど、より効率的に事業目的を達成するための工夫を行うことで削減に努めている。

事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	事業による施設整備によって、公共施設等のバリアフリー化率の向上に寄与しており、成果目標に見合ったものとなっている。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	事業の実施に当たり、事業評価を行うなど、効果的な事業であることの確認を行っている。
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	活動実績は当初の見込みどおり着実な進捗を見せている。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は共用され、活用されている。
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	国庫補助金の支出先・使途等については、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」及び「鉄道駅総合改善事業費補助交付要綱」等に基づき、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による現地審査・書類審査を実施することにより、その適否を含めて把握している。また、事業評価の適切な実施により効果の検証並びに事業の効率性・透明性の確保にも努めている。	
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算執行に努め、事業を実施していく必要がある。	
<b>外部有識者の所見</b>			
-			
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>			
一部の改善内容	多額の予算繰越が常態化しているところであるが、令和2年度は前年度と比較して、繰越額が大きく増加しており、原因分析等を行うとともに、引き続き適切な予算の執行に努めるべきである。		
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>			
執行等改善	鉄軌道事業者、地方公共団体、地方運輸局等の関係者による協議会等を通じて進捗状況を把握等し、適正な予算の執行に努める。		
<b>備考</b>			
-			
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>			
平成22年度	278		
平成23年度	255		
平成24年度	263		
平成25年度	284		
平成26年度	275		
平成27年度	281		
平成28年度	290		
平成29年度	280		
平成30年度	287		
令和元年度	国土交通省 - - 0288		
令和2年度	国土交通省 - 0315		

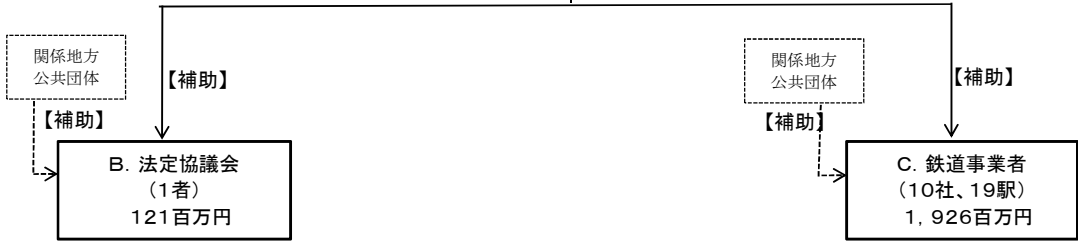
※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省  
2,047百万円

国は、本制度を活用し、鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等駅空間の高度化に資する施設を整備することにより、鉄道利用者及び地域住民の利便性を高め、公共交通の利用促進につなげるとともに、駅を中心としたまちづくりにより地域経済・社会の活性化及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化を図る。

【補助】  
A. 鉄道建設・運輸施設整備  
支援機構  
2,047百万円

国庫補助金の交付を受け、それを財源として事業主体に対して補助金を交付する。



地方公共団体と国からの補助金等を財源に、民間鉄道事業者との協定等に基づき、鉄道施設及び保育施設等の生活支援機能を有する施設を整備し、当該施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。

鉄道事業者は、ホームやコンコースの拡幅等の駅改良と併せて、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の高度化に資する施設の整備を実施。

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)  
(単位: 百万円)

費目・使途 （「資金の流れ」に おいてブロックご とに最大の金額 が支出されている 者について記載 する。費目と使途 の双方で実情が 分かるように記 載）	A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.海老名市地域公共交通協議会		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	停車場設備費	停車場設備施工費	907	停車場設備費	停車場設備施工費	121
	土木費	土木工事施工費	717			
	電路設備費	電路設備施工費	183			
	附帯工事費	附帯工事施工費	130			
	駅附帯設備費	駅付帯設備工事施工費	79			
	線路設備費	線路設備施工費	31			
	計		2,047	計		121
	C.西日本旅客鉄道(株)			D.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	土木費	土木工事施工費	233			
	停車場設備費	停車場設備施工費	213			
	電路設備費	電路設備施工費	51			
	附帯工事費	附帯工事施工費	26			
	線路設備費	線路設備施工費	2			
	計		525	計		0

### 支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整備 支援機構	4020005004767	・整備新幹線等の建設、保 有・貸付け、譲渡・資金回 収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業 者に対する補助金の交付 等 ・旧国鉄の地位の継承に伴 う費用の支払等 ・運輸技術に関する基礎的 研究等	2,047	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	海老名市地域公共 交通協議会	-	海老名駅総合改善事業の 施設整備を実施し、完成後 は整備した施設を法定協 議会の規約に基づき当該 財産の管理を行う者に移管 する。	121	補助金等交付	-	-	

C

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	西日本旅客鉄道(株)	1120001059675	桃山駅、西大路駅、宇部駅、紀三井寺駅、湯浅駅、柳井駅、南岩国駅のバリアフリー施設整備の実施	525	補助金等交付	-	-	
2	東急電鉄(株)	2011001127829	池上駅の駅改良整備の実施	478	補助金等交付	-	-	
3	東日本旅客鉄道(株)	9011001029597	松島海岸駅、青森駅、植田駅のバリアフリー施設整備の実施	342	補助金等交付	-	-	
4	山陽電気鉄道(株)	8140001016148	大塩駅の駅改良整備、林崎松江海岸駅のバリアフリー施設整備の実施	172	補助金等交付	-	-	
5	近畿日本鉄道(株)	5120001183629	高見ノ里駅のバリアフリー施設整備の実施	158	補助金等交付	-	-	
6	京成電鉄(株)	7010601012155	菅野駅のバリアフリー施設整備の実施	90	補助金等交付	-	-	
7	西武鉄道(株)	4013301006264	多磨駅の駅改良整備の実施	71	補助金等交付	-	-	
8	北海道旅客鉄道(株)	4430001022657	南小樽駅のバリアフリー施設整備の実施	40	補助金等交付	-	-	
9	東海旅客鉄道(株)	3180001031569	岩波駅のバリアフリー施設整備の実施	40	補助金等交付	-	-	
10	小田急電鉄(株)	1011001005060	中央林間駅の駅改良整備の実施	10	補助金等交付	-	-	

令和3年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

事業名	新線調査費等			担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始年度	平成3年度	事業終了 (予定)年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課		鉄道事業課長 北村 朝一		
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な 条項も記載)				関係する 計画、通知等	国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定)				
主要政策・施策				主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	本州四国連絡橋維持修繕費 (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)を補助し、大鳴門橋の適切な維持管理を図る。 ※新線等調査(都心直結線調査)については、平成30年度をもって終了し、他事業で対応								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	本州四国連絡橋維持修繕費(定額補助) (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)に対し、実施した年度の翌年度に助成を行う。 ※新線等調査(都心直結線調査)については、平成30年度をもって終了し、他事業で対応								
実施方法	補助								
予算額・ 執行額 (単位:百万円)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	85	41	43	40	37		
		補正予算	▲ 8	▲ 5	▲ 1	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
	計		77	36	42	40	37		
	執行額		75	36	42				
	執行率(%)		97%	100%	100%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		97%	100%	100%				
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	新線調査費等補助金	40	37	令和3年度修繕費の減による減額					
	その他	0	0						
	計	40	37						
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 3年度	目標最終年度
	大鳴門橋の長大橋保全率 (橋体健全度評価点3.5以上を確保した橋梁数の割合)100%を維持する	大鳴門橋の長大橋保全率 (成果実績=橋体健全度評価 評価点3.5以上の橋梁 数/対象橋梁)	成果実績	%	100	100	100		
			目標値	%	100	100	100	100	
			達成度	%	100	100	100		
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	本州四国連絡高速道路(株) 一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等に関する維持、修繕その他の管理の報告書(各年度) (第3章3-2(2)) <a href="https://www.jb-honshi.co.jp/corp_index/ir/zaimu/pdf/r1jij-a.pdf">https://www.jb-honshi.co.jp/corp_index/ir/zaimu/pdf/r1jij-a.pdf</a>								
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込	
	本事業で調査等を実施した箇所数(本州四国連絡橋維持修繕費)	活動実績	箇所	1	1	1	1	1	
当初見込み		箇所	1	1	1	1	1		
単位当たり コスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	執行額/調査等を実施した箇所数(本州四国連絡橋維持修繕費)	単位当たり コスト	百万円	37	36	42	40		
計算式		執行額/箇所数		37/1	36/1	42/1	40/1		



政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標年度
		—	実績値		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-
		定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標年度
		—	実績値		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に要する経費の鉄道分を補助することにより、大鳴門橋の適切な維持管理を図っている。								
新経済・財政再生計画改革工程表 2020	取組事項	分野:	—						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	2年度	3年度	中間目標年度	目標最終年度
		—	成果実績		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-
	達成度	%	-	-	-	-	-		
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時年度	2年度	3年度	中間目標年度	目標最終年度
—		成果実績							
		目標値							
達成度	%								
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係									
事業所管部局による点検・改善									
	項目	評価	評価に関する説明						
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	大鳴門橋の適切な維持管理は、広く社会にニーズがあり、優先度の高い事業である。また、事業を適切に実施するためには、国、(独)日本高速道路保有・債務返済機構が協働して実施する必要がある。						
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	同上						
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	同上						
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-							
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。								
	競争性のない随意契約となったものはないか。								
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-							
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	大鳴門橋の維持修繕計画に基づいており、維持管理に必要なコストとして妥当なものとなっている。						
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	「新線調査費等補助金交付要綱」に基づき、大鳴門橋の維持修繕に必要な経費であるか審査の上、正当であると認められたものに支出している。						
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	同上						
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-								
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-								
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-								

事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	-	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	本州四国連絡橋の維持修繕費補助は、大鳴門橋の維持管理を目的としており、同橋の維持修繕計画に基づき、毎年度、適正に修繕工事等が実施されている。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	本州四国連絡橋維持修繕費補助により修繕工事等を実施することにより、大鳴門橋の維持管理が図られている。
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	-	
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	本事業は、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「新線調査費等補助金交付要綱」に基づき、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構職員及び国土交通省職員による現場審査・書類審査を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握することとし、予算の効率的かつ適正な執行を図ることとしている。	
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算の執行に努め、事業を実施していく必要がある。	
<b>外部有識者の所見</b>			
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>			
一部の改善内容	例年、繰越は発生しておらず、執行率も高い傾向にあるが、引き続き効率的な予算の執行に努めるべきである。		
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>			
執行等改善	チームの所見を踏まえ、引き続き効率的な予算の執行に努める。		
<b>備考</b>			
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>			
平成22年度	266		
平成23年度	263		
平成24年度	270		
平成25年度	258		
平成26年度	251		
平成27年度	254		
平成28年度	262		
平成29年度	251		
平成30年度	251		
令和元年度	国土交通省 - 0251		
令和2年度	国土交通省 - 0278		
※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。			

国土交通省  
42百万円

本州四国連絡橋維持修繕費  
国は、(独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う  
大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分  
に対し、助成する。

【 補助 】

A. (独)日本高速道路保有・  
債務返済機構  
42百万円

本州四国連絡橋維持修繕費  
本州と四国を連絡する鉄道施設の管理業務を実施  
する。

【 委託 】

B. 本州四国連絡  
高速道路株式会社  
42百万円

本州四国連絡橋維持修繕費  
高速道路会社法(平成16年法律第99号)第5条の規  
定により、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に

資金の流れ  
(資金の受け取  
り先が何を行っ  
ているかについ  
て補足する)  
(単位:百万円)

費目・使途  
(「資金の流れ」に  
おいてブロックご  
とに最大の金額

A.			B.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
外部委託	本州四国連絡高速道路株式会社 大鳴門橋維持修繕工事	42	維持修繕費	維持修繕工事施工費	42

が支出されている者について記載する。費目と用途の双方で実情が分かるように記載)								
	計			42	計			42
費目・用途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載							チェック	

### 支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)日本高速道路保有・債務返済機構	3010405004914	本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	42	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	本州四国連絡高速道路株式会社	3140001024527	本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定に基づき行う鉄道施設の管理	42	その他	-	-	

令和3年度行政事業レビューシート (国土交通省)

<b>事業名</b>	鉄道整備等基礎調査			<b>担当部局庁</b>	鉄道局		<b>作成責任者</b>		
<b>事業開始年度</b>	平成19年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	都市鉄道政策課		課長 金指 和彦		
<b>会計区分</b>	一般会計								
<b>根拠法令(具体的な条項も記載)</b>	-			<b>関係する計画、通知等</b>	-				
<b>主要政策・施策</b>	-			<b>主要経費</b>	その他の事項経費				
<b>事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)</b>	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施する。								
<b>事業概要(5行程度以内。別添可)</b>	国が政策的観点から調査テーマを提示し、委託等により多面的な分野の調査主体のノウハウを活用した調査を行う。								
<b>実施方法</b>	委託・請負								
<b>予算額・執行額(単位:百万円)</b>			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算の状況	当初予算	280	295	276	298	400		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
	計		280	295	276	298	400		
	執行額		261	278	254	-			
	執行率(%)		93%	94%	92%	-			
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		93%	94%	92%	-			
<b>令和3・4年度予算内訳(単位:百万円)</b>	<b>歳出予算目</b>	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	基礎調査委託費	288	390	令和4年度予定調査の増による増額					
	技術研究開発調査費	10	10						
	職員旅費	0.1	0.1						
	その他	▲0.1	▲0.1						
	計	298	400						
<b>成果目標及び成果実績(アウトカム)</b>	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	<b>中間目標年度</b>	<b>目標最終年度</b>
	令和2年度において調査結果を政策に反映させた件数を10件とする。	調査結果を活用して、制度化、予算化、諮問機関等の提言、通達、マニュアル等に反映した累積件数	成果実績	件	6	8	10		10
			目標値	件	6	8	10		10
			達成度	%	100	100	100		
<b>根拠として用いた統計・データ名(出典)</b>	国土交通省において毎年度反映状況を集計。								
<b>活動指標及び活動実績(アウトプット)</b>	<b>活動指標</b>		<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込	
	本事業で調査を実施した件数	活動実績	件	14	9	10			
		当初見込み	件	6	6	5	8		
<b>単位当たりコスト</b>	<b>算出根拠</b>		<b>単位</b>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	執行額/調査件数	単位当たりコスト	百万円	18	30	25	37		
		計算式	執行額/調査件数	261/14	278/9	254/10	298/8		

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標年度	
			実績値	-	-	-	-	-	-	
			目標値	-	-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	本事業の成果である調査結果を基にして、上位施策の実現に資する政策(制度化・予算化)を策定する。									
	新経済・財政再生計画改革工程表 2020	取組事項	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	2年度	3年度	中間目標年度	目標最終年度
			成果実績							
目標値										
達成度		%								
(第二階層) KPI		KPI (第二階層)		単位	計画開始時年度	2年度	3年度	中間目標年度	目標最終年度	
		成果実績								
		目標値								
達成度		%								
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係										
事業所管部局による点検・改善										
国費投入の必要性	項目	評価	評価に関する説明							
	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施するものであり、社会のニーズを反映している。							
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	国家的課題たる鉄道整備に関する調査であるため、国費を投入する必要がある。							
事業の効率性	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	政策上の緊急性・重要性等を厳しく検証したうえで実施している。							
	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○								
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有	支出先の選定にあたっては、企画競争の手法を取ることとしており、選定委員会を設立し、提案内容が真に必要なものかどうかを含め最も優れた企画を選定している。							
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無								
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-								
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	公示前の部内での検討はもちろんのこと、企画競争等により複数の事業者からの提案を受けることで、各調査のコストの水準が適正なものになるようにしている。							
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-								
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員による成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・用途等について、その適否を含め明確に把握している。							
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-								
	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-								
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-									
成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	目標最終年度における目標達成に向け、成果物を活用した制度、予算等の検討を行っている。								

事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		○	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員による成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○		必要な手続きを踏まえた上で、年度当初に計画された調査を確実に実施した。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○		
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)			-	
	所管府省名	事業番号	事業名		
点検・改善結果	点検結果	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員による成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。本調査の受託者に委託費の経理に係る根拠資料の整備及び保存を確実にに行わせることや、一者応札の抑制の取組みを引き続き行うことで、より効率的・公正な予算の執行を図る。また、政策への反映状況を確認し、調査の必要性を評価・検証している。			
	改善の方向性	限られた予算の中、調査の結果を効率的、効果的に活用するため、関係事業者へのヒアリング等により、調査の必要性や調査内容を精査し、より政策目的に即した調査を優先的・重点的に実施する。			
<b>外部有識者の所見</b>					
-					
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>					
一部の改善内容	昨年度に引き続き、調査結果を活用して制度化等に反映した累積件数が着実に増加しているところではあるが、引き続き政策への反映状況については適切に評価・検証し、効率的な執行に努めるべきである。				
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>					
執行等改善	政策への反映状況について、引き続き実績等を評価・検討し、効率的な執行に努める。				
<b>備考</b>					
-					
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>					
平成22年度	287				
平成23年度	264				
平成24年度	271				
平成25年度	285				
平成26年度	276				
平成27年度	282				
平成28年度	291				
平成29年度	281				
平成30年度	288				
令和元年度	国土交通省 -	0289			
令和2年度	国土交通省 -	0316			

※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省  
254百万円

社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を、委託により実施する。

【随意契約（企画競争）・一般競争入

【随意契約（企画競争）】

A. 民間企業（5社）  
136百万円

B. 財団法人（1社）  
118百万円

新幹線の整備が既存在来線等の交通ネットワークに与える影響について分析するとともに、新幹線整備に関連した在来線の活用に関する検討を通じ、幹線鉄道ネットワークのあり方の検討に資する基礎資料を作成するための調査を実施した。

単線による新幹線整備の適用性について検討を行うため、過年度の調査結果を踏まえてケーススタディを実施し、地形や沿線の人口規模等の路線の条件を踏まえ、より具体的にコスト縮減効果や整備効果等の整理を実施した。

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)  
(単位:百万円)

費目・使途  
(「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載)

A.(株)三菱総合研究所			B.(一財)運輸総合研究所		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
調査委託費	幹線鉄道の整備効果の推計手法等の検討	50	調査委託費	幹線鉄道の効果的・効率的な整備・運行手法の検討	90
			調査委託費	東京圏の鉄道におけるピーク時需要分散に向けた分析等に関する調査	20
			調査委託費	社会情勢の変化等による鉄道ネットワークの将来的なあり方に関する調査	8
計		50	計		118





令和3年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

事業名	譲渡線建設費等利子補給			担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始年度	昭和47年度	事業終了 (予定)年度	令和19年度	担当課室	鉄道事業課		鉄道事業課長 北村 朝一		
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な 条項も記載)				関係する 計画、通知等					
主要政策・施策				主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡 潔に。3行程度 以内)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給することにより、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図る。								
事業概要 (5行程度以 内。別添可)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、三大都市圏における鉄道の新線建設又は大改良を行った後、鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその建設費用に充てるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの。								
実施方法	補助								
予算額・ 執行額 (単位:百万円)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	73	52	41	26	21		
		補正予算	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-			
		計	73	52	41	26	21		
	執行額		73	52	41				
	執行率 (%)		100%	100%	100%				
	当初予算+補正予算に対す る執行額の割合 (%)		100%	100%	100%				
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目		令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由				
	譲渡線建設費等利子補給 金		26	21	金利状況等を踏まえ、適切な額の算定を行ったことによる減				
	その他		0	0					
	計		26	21					
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 3年度	目標最終年度 19年度
	鉄道施設建設等に係る借 入金等の支払利子的一部 を補給することで、鉄道事 業者の経営健全化を図り、 機構債権の着実な回収を 目指す。(回収の結果とし ての債権残高目標に対し 100%達成)	建設勘定の機構割賦債権 残高	成果実績	億円	11,535	10,819	10,177		
			目標値	億円	11,535	10,819	10,177	9,571	
			達成度	%	100	100	100		
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からのデータを元に国土交通省にて作成								
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込
	補給対象路線数		活動実績	路線	3	3	3		
			当初見込み	路線	3	3	3	3	

単位当たり コスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込
	執行額／補給対象路線数	単位当たり コスト	百万円	24	17	14	
		計算式	執行額/ 路線数		73/3	52/3	41/3

政策評価、 新経済・ 財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標年度 年度	
		実績値			-	-	-	-	-	
		目標値			-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	本事業の成果によって、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図ることで、鉄道網の充実・活性化に寄与する。									
	新経済・ 財政再生計画 改革工程表 2020	取組事項	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
			成果実績			-	-	-	-	-
目標値					-	-	-	-	-	
達成度		%			-	-	-	-		
(第二階層) KPI		KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
		成果実績								
	目標値									
達成度	%									
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係										

**事業所管部局による点検・改善**

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の 必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	大都市圏における鉄道整備は広く国民にニーズがあり、この促進を図るため鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部を補給することは優先度の高い事業である。また、事業を適切に実施するためには、国、地方自治体、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び事業者の協力が必要である。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	同上
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	同上
事業の 効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
	競争性のない随意契約となったものはないか。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業者に譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について国と地方公共団体が負担するため、費用・用途は必要なものに限定されており、受益者との負担関係は妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	補給対象路線数を必要最低限に絞っており、また、債権等の金利状況等を見据え、適切な金額を算定しているため妥当である。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	補給対象路線数を必要最低限に絞っており、また、債権等の金利状況等を見据え、適切な金額を算定しているため妥当である。
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		

	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-	
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	-	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	-	
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	-	
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	-	
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	本補給金の額については過去に借り入れした借入金の借換に係る金利により機械的に決まるものである。なお、「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月18日閣議決定)により、本事業(P線制度)は新たな路線の建設には着手しないこととされている。現在の利子補給金は、過去の経営支援策によるものや破綻処理等により鉄道事業者(P線制度を活用した東葉高速鉄道、千葉急行及び北神急行)の債務に係る利子を補給する義務的経費であり、本補給金を廃止した場合、当該利子の支払いができなくなるため、継続する必要がある。また、現在対象となっている路線の債務の償還が終了した際には、事業を廃止することとする。	
	改善の方向性	補給金予算要求時において、今後も債権等の金利状況等を見据え、適切な額を算定する。	
<b>外部有識者の所見</b>			
<p>(この分野の専門家には、こうした形で過去の負債が処理されていることについて、研究頂きたい。)</p>			
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>			
一部改善内容	義務的経費ではあるが、令和19年度までの長期に渡って支出が続くものであり、要求額の妥当性等については、引き続き厳密な検証を実施すべきである。		
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>			
執行等改善	引き続きチームの所見を踏まえ、厳密な検証に基づいて要求を行う。		
<b>備考</b>			
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>			
平成22年度	289		
平成23年度	266		
平成24年度	273		
平成25年度	286		
平成26年度	277		
平成27年度	283		
平成28年度	292		
平成29年度	282		
平成30年度	289		
令和元年度	国土交通省 - 0290		
令和2年度	国土交通省 - 0317		

※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省  
41百万円

〔 (独) 鉄道・運輸機構又は旧日本鉄道建設公団が建設又は大改良を行い、譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給 ) 〕



【補助金等交付】

A. (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
41百万円

〔 鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその建設費用に充てるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの ) 〕

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)  
(単位: 百万円)

費目・使途 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載)	A. (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	補給金	東葉高速線に係る借入金の利子の支払	39.8			
	補給金	千葉急行線に係る借入金の利子の支払	0.1			
	補給金	北神急行線に係る借入金の利子の支払	1.1			
計		41	計		0	
費目・使途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載				チェック		

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払い	41	補助金等交付	-	-	

令和3年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

事業名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構運営費交付金			担当部局庁	鉄道局、総合政策局			作成責任者			
事業開始年度	平成15年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課、地域交通課、物流政策課			鉄道事業課長 北村 朝一	地域交通課長 倉石 誠司	物流政策課長 高田 公生	
会計区分	一般会計										
根拠法令(具体的な条項も記載)	独立行政法人通則法第46条第1項			関係する計画、通知等	-						
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費						
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う鉄道助成業務、地域公共交通出資等業務及び物流施設融資業務の処理に必要な経費について所要の財政措置を講ずる。										
事業概要(5行程度以内。別添可)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国からの補助金等を財源として、「整備新幹線の建設」、「都市・幹線鉄道の整備」、「安全・防災対策」、「技術開発」に対して鉄道事業者等への助成又は建設勘定への繰入れを行う鉄道整備に対する鉄道助成業務については、必要なノウハウが蓄積されている(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が補助金等の交付業務を効率的に行う。</li> <li>・地域公共交通出資等業務については、サービスレベルの向上、路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る地域公共交通活性化再生法に基づき国土交通大臣の認定を受けた事業に対する出資等の業務を行う。</li> <li>・物流施設融資業務については、流通業務の総合化及び効率化を図る事業であって物流総合効率化法に基づき国土交通大臣の認定を受けたものについて、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構より当該事業の実施に必要な資金の貸付け等業務を行う。</li> </ul>										
実施方法	交付										
予算額・執行額(単位:百万円)		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求					
	予算の状況	当初予算	250	261	264	262	260				
		補正予算	-	-	-	-	-				
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-				
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-				
		予備費等	-	-	-	-	-				
	計	250	261	264	262	260					
	執行額	249	258	259							
	執行率(%)	100%	99%	98%							
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	100%	99%	98%							
歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由								
令和3・4年度予算内訳(単位:百万円)	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構助成勘定運営費交付金	201	200	人件費の削減等による減							
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通等勘定運営費交付金(地域公共交通出資等業務)	42	41								
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通等勘定運営費交付金(物流施設融資業務)	19	19								
	その他	0	0								
	計	262	260								
成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標3年度	目標最終年度4年度		
	一般管理費(人件費除く)について、中期目標期間の最終年度(令和4年度)において、平成29年度比で5%程度に相当する額を削減し、令和4年度までに6,440百万円とする。	成果実績	百万円	6,774	6,715	6,664	-	-			
		目標値	百万円	6,774	6,715	6,664	6,610	6,440			
		達成度	%	100	100	100	-	-			

根拠として用いた統計・データ名(出典)		(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構第4期中期目標(4(1)④) <a href="https://www.jrnt.go.jp/corporate/asset/4thtyuukimokuhyou.pdf">https://www.jrnt.go.jp/corporate/asset/4thtyuukimokuhyou.pdf</a> 業務実績等報告書(各年度)(2(1)④) <a href="https://www.jrnt.go.jp/corporate/asset/gyoumujissekihokokusho%28reiwa1nenndo%29.pdf">https://www.jrnt.go.jp/corporate/asset/gyoumujissekihokokusho%28reiwa1nenndo%29.pdf</a> (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からのデータを元に国土交通省にて作成							
成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標最終年度
								3年度	4年度
	鉄道助成業務について、勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を標準処理期間内に適切かつ効率的に執行する。(標準処理期間内に執行した業務件数の割合100%を維持する。)	助成勘定の標準処理期間内に執行した業務件数割合(成果実績=標準処理期間内に執行した件数/対象件数)	成果実績	%	100	99.3	100	-	-
			目標値	%	100	100	100	100	100
達成度			%	100	99.3	100	-	-	
根拠として用いた統計・データ名(出典)		(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構第4期中期目標(3(2)(a)) <a href="https://www.jrnt.go.jp/corporate/asset/4thtyuukimokuhyou.pdf">https://www.jrnt.go.jp/corporate/asset/4thtyuukimokuhyou.pdf</a> 業務実績等報告書(各年度)(1(4)) <a href="https://www.jrnt.go.jp/corporate/asset/gyoumujissekihokokusho%28reiwa1nenndo%29.pdf">https://www.jrnt.go.jp/corporate/asset/gyoumujissekihokokusho%28reiwa1nenndo%29.pdf</a> (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からのデータを元に国土交通省にて作成							
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込	
	鉄道整備に対する助成業務における交付決定件数	活動実績	件数	107	101	102	-	-	
当初見込み		件数	79	79	75	65	-		
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込	
	出資等資金の毀損額	活動実績	百万円	0	0	0	-	-	
当初見込み		百万円	0	0	0	-	-		
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込	
	債権について、約定に沿った回収を行った件数	活動実績	件数	-	-	-	-	-	
当初見込み		件数	-	-	-	-	-		
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	助成勘定における執行額/交付決定件数	単位当たりコスト	百万円	1.9	1.9	1.9	3.1		
		計算式	執行額/交付決定件数		204/107	190/101	189/102	201/65	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	地域公共交通等勘定(地域公共交通出資等業務)における執行額/1事業(事業全体での出資等資金毀損ゼロを目指すため)	単位当たりコスト	百万円	45	41	39	42		
		計算式	執行額/1事業		45/1	41/1	39/1	42/1	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	地域公共交通等勘定(物流施設融資業務)における執行額(百万円)/1事業	単位当たりコスト	百万円	-	-	-	19		
		計算式	執行額/1事業		-	-	-	19/1	
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
		26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標年度
								年度	年度
		実績値	-	-	-	-	-	-	-
	目標値	-	-	-	-	-	-	-	
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
本事業の成果によって、(独)鉄道・運輸機構が鉄道整備に対する助成業務等を効率的に行うことで、鉄道網の充実・活性化に寄与する。									
新経済・財政再生計画との関係	取組事項	分野:	-						
		KPI(第一階層)		単位	計画開始時	2年度	3年度	中間目標	目標最終年度
				年度			年度	年度	
	成果実績	-	-	-	-	-	-	-	
目標値	-	-	-	-	-	-	-		
達成度	%	-	-	-	-	-	-		



計画 改革 工程表 2020	KPI (第二階層)	KPI (第二階層)	単位	計画開始時	2年度	3年度	中間目標	目標最終年度	
				年度		年度	年度		
			成果実績	-	-	-	-	-	-
			目標値	-	-	-	-	-	-
	達成度	%	-	-	-	-	-		
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係									
-									
事業所管部局による点検・改善									
	項目		評価	評価に関する説明					
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。		○	鉄道整備に対する助成業務(補助金交付等)の処理及び出資・貸付等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、広く国民のニーズがあり、優先度が高く、地方自治体、民間等に委ねることはできない。					
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○	同上					
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。		○	同上					
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		-						
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		-						
	競争性のない随意契約となったものはないか。		-						
	受益者との負担関係は妥当であるか。		-						
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。		○	運営費交付金算定ルールに則り、各勘定毎、前年度の予算額に効率化係数を乗じた額又は実所要見込額を算定しているため妥当である。					
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		-						
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○	独立行政法人通則法第46条の規定に基づき、鉄道整備に対する助成業務(補助金交付等)の処理及び出資・貸付等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、費目・使途は事業目的に即し真に必要なものに限定されている。					
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		-						
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		-							
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。		-							
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。		-						
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		-						
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○	鉄道整備に対する助成業務については、国からの補助金等を財源としていることから、当初予算を基に当初見込みを算出することとなる。実績については、年度途中での補正予算や、事業の進捗による交付変更により、当初見込みに比べ件数が多くなっている。これらについては、年度当初に見込むことは不可能であることから、実績と見込みの差が生じることについては妥当であるとする。					
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		-						
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-						
	所管府省名	事業番号	事業名						
		-	-						
		-	-						
		-	-						
		-	-						

点検・改善結果	点検結果	一般管理費(人件費除く)について第4期中期目標の最終年度(令和4年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減することを定めている。
	改善の方向性	上記の目標達成を踏まえ、一般管理費(人件費除く)について第4期中期目標期間の最終年度(令和4年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減するため引き続き経費の削減に向けた取組を実施していく。

**外部有識者の所見**

-	
---	--

**行政事業レビュー推進チームの所見**

一部の事業内容改善	引き続き、適正な予算の要求及び効率的な執行に努めるべきである。
-----------	---------------------------------

**所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況**

執行等改善	チームの所見を踏まえ、第4期中期目標に掲げられた一般管理費(人件費を除く)の削減目標の達成のため、引き続き経費削減に取り組む。
-------	---

**備考**

-	
---	--

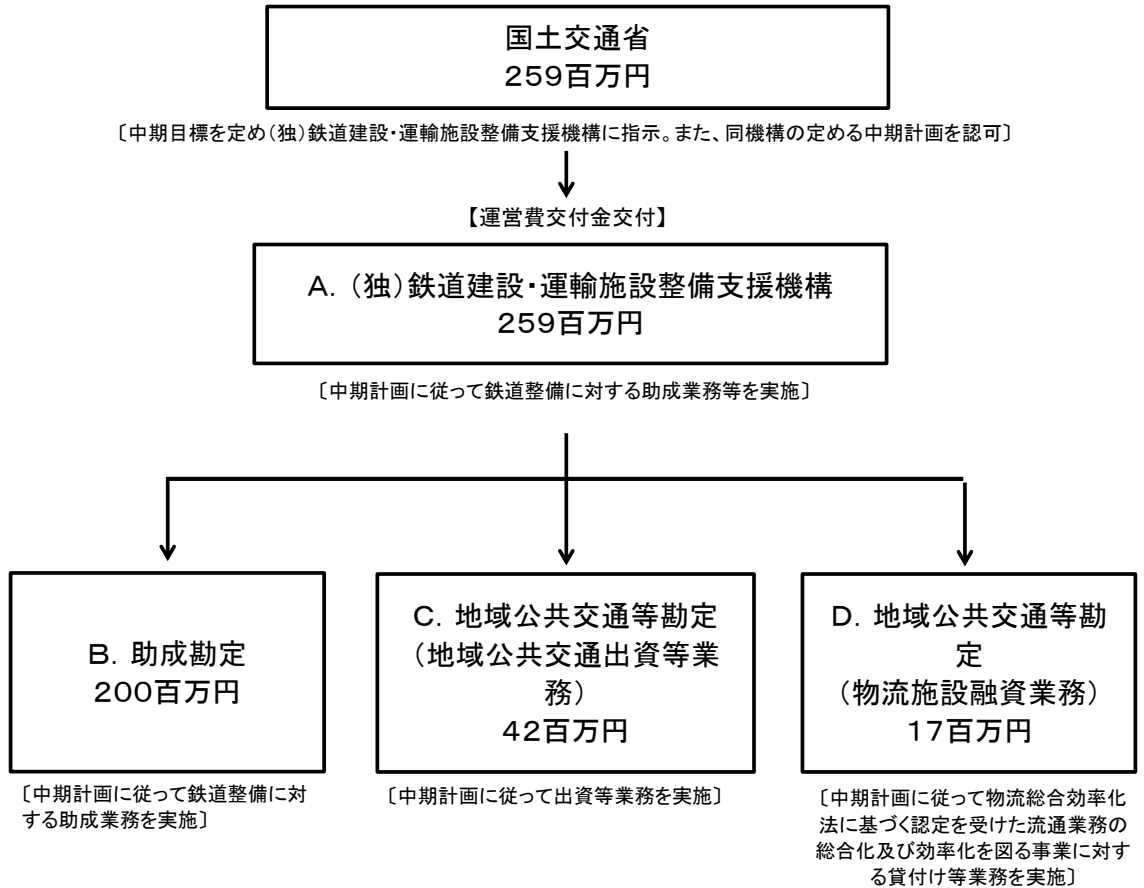
**関連する過去のレビューシートの事業番号**

平成22年度	290			
平成23年度	267			
平成24年度	274			
平成25年度	287			
平成26年度	278			
平成27年度	284			
平成28年度	293			
平成29年度	283			
平成30年度	290			
令和元年度	国土交通省 - 0291			
令和2年度	国土交通省 - 0318			

※令和2年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

〔令和2年度実績(鉄道助成業務・地域公共交通出資等業務)〕

**資金の流れ**  
 (資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)  
 (単位: 百万円)



**費目・使途**  
 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている)

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.助成勘定		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	198.8	人件費	基準給与額	151.3
物件費	一般管理費	54.8	物件費	一般管理費	49.1
物件費	業務経費	5.4			
計		259	計		200.4

者について記載する。費目と用途の双方で実情が分かるように記載)	C.地域公共交通等勘定(地域公共交通出資等業務)			D.地域公共交通等勘定(物流施設融資業務)		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	人件費	基準給与額	37.1	人件費	基準給与額	10.4
	物件費	一般管理費	4.3	物件費	一般管理費	1.5
	物件費	業務経費	0.2	物件費	業務経費	5.2
	計		41.6	計		17.1

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	鉄道整備に対する助成業務の処理及び出資等業務の処理	259	運営費交付金交付	-	--	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	助成勘定	4020005004767	鉄道整備に対する助成業務の処理	200	運営費交付金交付	-	--	

C

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	地域公共交通等勘定(地域公共交通出資等業務)	4020005004767	出資等業務の処理	42	運営費交付金交付	-	--	

D

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	地域公共交通等勘定(物流施設融資業務)	4020005004767	物流総合効率化法に基づく認定を受けた流通業務の総合化及び効率化を図る事業に対する貸付け等業務の処理	17	運営費交付金交付	-	--	